

日本陸軍航空史（その 12） ～大東亜戦争開戦前夜～

1 はじめに

前号で、『坂の上の雲』の乃木・伊地知観が間違っていることを書かせていただきましたが、防大 15 期卒の K 君（元防大戦史講座・助教授、元幹部候補生学校・戦史教育科長、現特定非営利活動法人・車椅子レクダンス普及会理事長、福岡県在住）から、詳細なメールを頂きましたので、一部を紹介させていただきます。

「谷寿夫の講義録『秘録日露戦争』がなぜ昭和 39 年まで世に出なかったか」というと、彼が南京事件の罪で銃殺刑になったため、これが世に出たことが、それまでと違った観点での出版を狙っていた司馬の目に付き、乃木及び伊地知攻撃の『坂の上の雲』になりました。

私は旅順の現地まで行って、東鶏冠山にも、望台にも、203 高地にも登りましたが、乃木さんの攻撃方法が正しいのは明らかです。203 高地を落しても、旅順は落ちません。旅順が落ちたのは、乃木さんが当初から攻撃目標とした望台が落ちた翌日でした。『坂の上の雲』では、兄玉が重砲を一夜で動かして 203 高地正面に集中したとありますが、ペトンで固めた重砲を一夜で動かせるはずもありません。参謀本部編の作戦経過図を見ても、当然、重砲の位置は動いていません。

伊地知は、日露戦争後に第一選抜で中將になっており、無能であれば、昇任するはずがありません。おそらく、そのことに関する井口（元満洲軍総司令部幕僚）のやっかみでしょう。伊地知は病気で早世しますので、後世、井口の陸大校長時代の度を過ぎる批判に反論することができませんでした。それに悪乗りをしたのが、陸大で井口に仕えた谷で、さらに悪乗りをしたのが司馬遼太郎です」



旅順口要塞配置図(インターネットから)

今回は、昭和 16 年(1941 年)12 月 8 日の大東亜戦争開戦前夜までの状況と航空部隊の運用などについて述べます。

『大東亜戦争』という呼称は、昭和 20 年(1945 年)12 月 15 日の GHQ の覚書によって、公文書上の使用が禁止となりましたが、日本軍は太平洋だけで戦ったわけではありませんので、一般的に使用されている『太平洋戦争』は、あまり的確ではない名称となっています。

大東亜戦争という呼称は、昭和 16 年 12 月 12 日の閣議で決定され、支那事変(日華事変)をも含む呼称とされました。したがって、GHQ の占領下を離れ、また、これを改称する閣議決定がなされていない以上、この呼称が現在も生きていけると言えます。

2 山下獨伊視察団報告¹⁾

(1) 概要

昭和 15 年(1940 年)12 月下旬から昭和 16 年(1941 年)6 月下旬まで、陸軍航空総監・山下奉文(ともゆき)中將(当時)以下二十数名(航空と、それ以外の兵科を含む陸軍の中樞将校)が、獨伊軍事視察団として派遣され、昭和 16 年 7 月に、その報告書が提出されました。報告書に書かれた教訓の骨子は次のとおりです。

① 国防機構の一元化、②独立空軍の編成、③機甲兵団の増強、通信戦力の刷新、④兵器技術の革新、⑤強力な国防国家的施策の緊急実行

山下大将は、昭和 21 年(1946 年)2 月 23 日、マニラにおいて、無念の刑死をされましたが人徳溢れる素晴らしい将軍でした。処刑前、森田教誨師に語った内容は、参考文献 2 によると、次の 3 項目でした。

① 義務の履行(日本国民が人類共通の道徳的判断力を養成し、自己の責任において義務を履行するという国民になってほしい)、②科学の振興(「我々は、資材と科学の貧困を、人間の肉体をもって補わんとする、前古未曾有の過失を犯したのであります。この一事をもってしても、我々職業軍人は罪万死に価するものがありますのであります」)、③女子の教育(母親は我が子が平和を愛し人類愛に富む強い意志を持った子に育つよう、乳児期から、しっかり育ててほしい)。



山下奉文大将
(インターネットから)

(2) 空軍独立と空軍用兵に関する提案

視察団が空軍の独立を訴えたのは、陸海軍別々の運用では、米ソに対抗できないと考えたからです。統合の理由は、航空戦力の能率的発揮、経費、教育、技術、生産、施設、政策、民間航空指導等の統一、効率の発揮とされています。また、空軍の独立により、陸海軍の対立摩擦が解消できるとも述べられています。当時は、明治以来の統帥権の独立により、総理大臣といえども陸海軍の作戦には口を出せず、陸海軍の調整をする組織・機能もありませんでした。

1918年に英空軍独立、1922年にソ連の空軍建設宣言、1925年に伊空軍独立、1934年に仏空軍独立、1935年に独空軍独立宣言と、主要国は着実に空軍を編成しましたが、我が国では国防機構の一元化や空軍独立は議論されないままに、大東亜戦争に突入していきました。

3 空中挺進部隊の創設¹⁾

(1) 部隊創設のきっかけ

昭和 11 年(1936 年)、ソ連の完全武装空挺部隊約 3,500 名が、モスクワからウラジオストックに移動したという情報が伝えられました。ソ連軍はすでに、昭和 10 年(1935 年)のキエフにおける演習で、数百名の落下傘部隊が輸送機の着陸地帯を占領し、その後、兵員・戦車等を空輸して要点を占領することをやったようです。

これに対して我が国は、当時はまったく空挺部隊の重要性を考慮しておらず、昭和 15 年(1940 年)2 月の『航空作戦綱要』で初めて、空中挺進部隊が明示されました。本格的な研究が始まったのは、同年 8 月頃からでした。そのきっかけとなったのは、同年 5 月に独軍が西部戦線で大規模な空挺作戦を行ったことと、日本軍が南方進出の企図を持ち始めたことでした。

(2) 空挺部隊の創設準備

昭和 15 年 11 月 30 日、『浜松陸軍飛行学校練習部臨時編成要領』が裁可され、「落下傘部隊ニ関スル調査、研究及試験ヲ行フ」こととされました。ここに、日本陸軍における落下傘部隊の基盤が確立されたのです。将校 25 名、准士官以下約 45 名で、1 個中隊規模の要員を養成することが、当面の目標でした。

(3) 要員訓練の開始

昭和 16 年 1 月初旬までに練習部長以下の要員が全軍から選抜され、浜松に集まりました。また、落下傘降下要員は、東京牛込の陸軍戸山学校に集められ、約 1 ヶ月間の地上訓練ののち、二子多

摩川の讀賣遊園地にあった落下傘塔を使用して降下の基礎訓練を行いました。遊園地に遊びに来た子供たちは、それを見学したのでしょうか。

落下傘は、九七式操縦者用、次いで九二式同乗者用を使用して跳下試験を行いながら改善されていきました。改善された落下傘は、『一式落下傘』として制式化され、藤倉工業(株)で製造されました。同時に予備傘も開発されました。

そして、実機を使用しての訓練が浜松の三方ヶ原で行われましたが、大量の要員養成を諸外国に知られたくないということで、練習部は、昭和 16 年 5 月、満洲の白城子に移りました。白城子では、約 400 名の訓練が行われました。

(4) 落下傘部隊の編成及び訓練

昭和 16 年 8 月末、挺進練習部は、白城子から新田原に移り、速やかに第 1 挺進団(挺進第 1・第 2 聯隊、挺進飛行隊)の編成準備を命ぜられます。訓練に当たっては、山下獨伊軍事視察団の成果が反映されましたが、独軍の空挺大部隊使用時にかなり損害が出ていたことと、日本軍の輸送機が少ないことから、特に緊要な時期と場所に、奇襲的に使用することとされました。

4 空中輸送力の拡充¹⁾

(1) 陸軍航空輸送部の編成

日華事変の拡大につれ、昭和 15 年(1940 年)から、陸軍航空廠立川支廠、各務原支廠等の輸送班を組織化して戦地に飛行機を送りましたが、わずか月間 50 機以内でしたので、これでは南方作戦の継続が無理だと考えられました。そこで、昭和 16 年(1941 年)8 月、東京の航空本廠隷下に陸軍航空輸送部を編成し、補給機の空輸及び航空路の設定を担当させることになりました。そして、本部の下に 10 個支部を置き、支部長は、所在の航空支廠長が兼ねました。

各支部は、二、三の飛行場を担当し、それぞれに要員と器材を配置しましたが、ほとんどが老齢や練度不足の航空廠職員と工員で、通信器材は、多所一系の通信網に加入する対空無線機 1 基を保有するに過ぎませんでした。輸送班を立川、各務原、奉天等の支部に置き、各支部が構成する航空路上を飛行するという方式がとられましたが、航空路は屏東(ピントン:台湾)と廣東まででした。

(2) 南方航空路の設定

大本営は、昭和 16 年 10 月、第 1 航空路聯隊を編成し(第 3・4 中隊欠)、これを第 25 軍に入れて、廣東～三亜～ツーラン～ナトラン～サイゴン及び廣東～ハノイ～サイゴン～プノンペン²⁾の二つの航空路を設定させました。航空路聯隊は、航空路上の飛行場相互間の保安通信を主任務としており、飛行場勤務(補給、整備、宿営、給食等)は、所在の飛行場大隊が担当しました。

(3) 特設輸送飛行部隊の編成

陸軍は、平時からの動員計画によって日本航空(株)、満洲航空(株)、中華航空(株)等に対し、要員の訓練や器材支給の便宜を図りつつ準備を進めてきましたが、昭和 16 年 6 月末に第 7 輸送飛行隊、第 11 輸送飛行中隊(満洲航空(株)の人員・器材:新京)及び第 12 輸送飛行中隊(日本航空(株)の人員・器材:八日市)が編成されました。日華事変勃発時、満洲航空(株)はありましたが、中華航空(株)は、事変の拡大とともに航空会社設立の必要性が増したことから、日本航空(株)が 3 千万円出資し、陸海軍徴用航空部隊を組み入れて設立された会社です³⁾。

隊長は予備将校たる会社の幹部、隊員は軍属たる会社員です。人員・器材の補充・補給は、会社の担当だったそうです。輸送飛行中隊の主任務は定期航空で、必要に応じ、人員・器材の緊急輸送を行いました。

さらに、昭和 16 年 7 月 16 日、満洲航空(株)の人員・器材で**第 1～第 6 輸送飛行隊**が編成され、8 月 2 日に、関東軍に編入されました。そして、**第 1・第 2 輸送飛行隊**が 10 月 1 日から南方作戦準備、**第 3 輸送飛行隊**が関東軍の臨時航空輸送任務、その他は従来の民間航空輸送任務となりました。

また、10 月 3 日には**特設第 13 輸送飛行隊・同第 15 輸送飛行隊**が編成され(各 2 個中隊で 1 個中隊は、97 式の場合 12 機、百式・一式の場合 9 機)、11 月 6 日、**第 7 輸送飛行隊、第 11・第 12 輸送飛行中隊**とともに、南方軍に編入されました。

5 その他の新編部隊等¹⁾

(1) 独立飛行第 47 中隊

陸軍は、南方進出に当たり、英空軍のホーカー・ハリケーンや配備が未確認ながら存在が予想されるスピットファイヤーに太刀打ちできると期待される重戦『キ-44』の増加試作機で 1 個中隊を臨編し、試験を兼ねて実戦に投入しました。

部隊名は、赤穂浪士にあやかって、**独立飛行第 47 中隊**とされました。しかし、俗称は『**空の新撰組**』だったそうです。



キ-44(二式単座戦闘機『鐘馭』)
(大阪市役所 OB・小林庄三氏
提供の愛国機絵葉書から)

(2) 第 1 野戦補充飛行隊

陸軍の空中勤務者には、飛行学校卒業者又は教育飛行戦隊修了者が充当されていましたが、ノモンハン事件における補充の遅れの教訓から、南方の激戦に備えて昭和 16 年 11 月 15 日、『**第 1 野戦補充飛行隊臨時編成要領**』が示され、11 月 30 日、浜松に編成を完結しました。

部隊の機数は 65 機で、編成完結後、12 月下旬、台中に移動しました。

(3) 南方軍航空技術部

南方の第一線部隊に対する**航空技術の指導援助及び航空技術に関する調査研究**を目的として、昭和 16 年 11 月 25 日、立川に**南方軍航空技術部**が編成されました。業務、庶務、経理、衛生、飛行、飛行機、射爆、電精器及び燃料の各班から成り、人員は、将校 15(うち航技将校 6)、技師 2、下士官 11、技手 9、雇員 33 及び工員 102 の計 172 名でした。

ただこれは、現有戦力の最大限発揮を主眼とするもので、米英軍事技術を収集して将来戦に備えるという試みはあまりなかったようで、レーダ関係の技術者はいませんでした。同部は 12 月 10 日、サイゴンに到着しました。

(4) 船舶航空廠

日華事変中、航空発動機やプロペラの現地整備については非常に苦労しており、昭和 15 年(1940 年)、第 3 飛行集団長が、揚子江に船舶を浮かべ、移動しながらの現地修理を上申しましたが、これが実行に移されました。昭和 16 年 2 月から 4 月にかけて、宇品港の彌彦丸(5,747t)が各務原航空支廠の支援で改装され、平壤陸軍航空支廠が編成担任で、**第 17 船舶航空廠**が編成されました。将校・下士官 36 名、雇員約 20 名、工員約 200 名で、工員の中には多数の朝鮮人を含んでいましたが、彼らの素質は優秀だったそうです。この部隊は、昭和 16 年 11 月 8 日にサイゴンに進出します。

また、**第 18 船舶航空廠**が、オリンピア丸(5,618t)を用船として第 17 船舶航空廠と同様の要員構成で昭和 16 年 10 月 25 日に編成されます。船には、7 センチ高射砲 1 門、20 ミリ高射機関砲 2 門と、旋盤、ボール盤等の工作器材が備えられ、機種ごとの発動機・プロペラ修理器材、部品等が積載されました。ただし、通信器材の修理要員は 6 名で、修理器材もごくわずかでした。

発動機については、月間、40台から50台のオーバーホール能力があったといえますから、すばらしい移動航空廠でした。この部隊は、12月4日にサイゴンに進出します。両船舶航空廠は、昭和16年11月6日付で兵站総監隷下から、南方軍総司令官の隷下に入っています。

(5) 気象部隊

昭和12年(1937年)の航空充備計画では、各司令部に気象係、飛行場大隊に気象班を置いて、気象業務を行うことになっていましたが、昭和14年(1939年)の計画では、気象要員は『若干名』となっていたようで、まことにお寒い状況でした。そこで、昭和17年(1942年)度末までに将校189名、下士官302名、雇員750名を養成することとされました。

昭和15年(1940年)の改編で、関東軍気象隊が航空兵団の指揮下に入り、昭和16年(1941年)9月18日、野戦気象第1大隊本部及び気象第1・第2中隊が支那派遣軍総司令官の指揮下、野戦気象第2大隊本部及び気象第3・第4中隊が第1飛行集団長指揮下となりました。第1飛行集団では、野戦気象第5大隊が編成されますが、これは気象の教導部隊だったようです。

6 その他の部隊の南方推進¹⁾

開戦時の航空地区部隊数は、航空地区司令部16、飛行場大隊41、飛行場中隊17で、南方に推進されたのは、各7、22、12個部隊でした。飛行場中隊が南方に多く割かれたのは、軽快な機動が求められたことからでした。ただ、航空地区部隊の4分の1は、昭和16年7月以降に編成されており、練度には問題がありました。

野戦飛行場設定隊は、円匙(えんぴ:スコップ)約900、十字鋏(しゅう)約90、輾圧機数個(個ということは、学校のテニス・コートにあるようなものでしょう)を装備する約100名から成っており、労力は現地人徴用を建前としました。野戦航空廠については、昭和16年4月、廣東に第16野戦航空廠が編成され、同年11月、第25航空分廠を新編してサイゴンに進出させています。

通信、情報、気象部隊数は次のとおりです。航空通信聯隊4(1弱)、航空通信隊3(2弱)、航空情報隊5(約2)、航測隊1(1)、特殊情報隊1(0)、気象隊4(2)、気象中隊4(4)。括弧内は南方進出部隊数で、内数です。

7 枢軸軍と連合軍の航空戦力の概要¹⁾

(1) 開戦時の航空戦力

参考文献1によると、1941年(昭和16年)12月頃の作戦航空機の数は、概ね次のようになっています。第2次大戦勃発時はおおむね互角でしたが、米国は英国に航空機を提供するとともに、自らの生産力のめざましい向上と相まって、絶対的な優位を確保するに至りました。

大東亜戦争開戦時の航空機数比較¹⁾

枢軸国		連合国	
独空軍	約6,000機	英空軍	約3,000機
伊空軍	約2,500機	米国軍	約12,000機
日本軍	約3,500機	ソ空軍等	約5,000機
合計	約11,500機	合計	約20,000機

(2) 航空要員養成

英空軍は1938年(昭和13年)に年間1,600名であった操縦士養成人数を逐次増加し、年間2万名にまで増加しました。1942年(昭和17年)には、英連邦諸国も使って、なんと6万名の教育を実施したといえます。部隊配置になるまでの訓練飛行時間は、300～350時間でした。

米陸軍も同時期から養成人数を増し、1941年(昭和16年)末の累積養成目標数を9万名としま

した。訓練飛行時間は、約 200 時間でした。独空軍は 1938 年時点で、年間 4,000 名でした。

日本における年間養成者数は、昭和 16 年は陸海軍合計約 3,000 名で、過半数は海軍でした。訓練飛行時間は、将校が 200～300 時間、下士官が 150～200 時間でした。開戦時の操縦者数は、陸軍 2,500 名(実働戦力として)、海軍 3,500 名で、平均操縦時間は、500～600 時間でした。

(3) 各国の飛行機生産機数の推移

各国の飛行機生産機数の推移(米空軍戦史)¹⁾

(単位:機)

年次 国別	1939 S14	1940 S15	1941 S16	1942 S17	1943 S18	1944 S19	1945 S20	合計
日本	4,467	4,768	5,088	8,861	16,693	28,180	8,263	76,320
独国	8,295	10,826	11,776	15,556	25,572	39,807	?	111,832
英国	7,940	15,049	20,094	23,672	26,263	26,461	12,070	131,549
米国	2,141	6,086	19,433	47,836	85,898	96,318	46,001	303,713

この資料によりますと日本対米国の生産能力は、昭和 15 年(1940 年)には、1:1.3 でしたが、昭和 16 年(1941 年)の時点では、すでに 1:3.8 となって、昭和 17 年(1942 年)には、1:5.4 となり、もはやその差は絶対的なものとなりました。

(4) 日米開戦時の米陸軍航空機の性能

フリー百科事典『ウィキペディア』と参考文献 1 によりますと、日米開戦時の軽爆を除く米国陸軍機の性能は、おおむね次のとおりでした。改良符号(NやDなど)の付いた機体の多くは、開戦時には間に合わなかったものですが、P-47D についてはすでに 2 千馬力級の発動機を搭載しており、爆撃機を含めて、我が国の技術力を大きく上回っていました。Pは、Pursuitの頭文字で、米空軍が誕生するまで、陸軍で使用されました。

主要米陸軍航空機の性能¹⁾

機種	名称	型式 (すべて 単葉)	乗員	発動機 HP×基	全備重量 kg	最大 速度 km/h	航続距離 km	武装 mm ×挺・門	爆弾 kg	製造 会社
戦 闘	P-38	中翼 双胴	1	1,325×2	6,900	630	3,100	37×1 12.7×4	900	ロッキード
	P-39	低翼	1	1,200×1	3,350	605	戦闘距離 1,770	(注 1)	225	ベル
	P-40N	〃	〃	1,200×1	5,160	565	5,000	12.7×6	225	カーチス
	P-47D	〃	〃	2,535×1	6,623	690	1,529～ 2,897	(注 2)		リパブリック
重 爆	B-17G	低翼	9	1,200×4	25,000～ 29,000	426	3,219～ 5,800	12.7×13	2,720 ～ 4,900	ボーイング
	B-24J	高翼	10	1,200×4	29,480	467	3,380(爆弾 2.3t 搭載)	12.7×10	5,800	コンソリデー ティッド
中 爆	B-25	中翼	6	1,215×2	19,000	442	4,300	12.7×8	1,450	ノースアメ リカン
	B-26	高翼	7	2,000×2	17,340	454	4,590	12.7×12	1,500	マーチン

(注1) プロペラ軸内に 37mmT9 機関砲×1 及び 12.7mm 機関銃×4 又は 7.62mm 機関銃×4

(注2) 12.7mm 機関銃×8(主翼)、454kg 爆弾×2 に替えて、227kg 爆弾×2 及び 12.7in ロケット弾 5 発×2 (主翼下)が可能

8 昭和 16 年 12 月の各方面飛行中隊数¹⁾

分科 方面	戦 闘	襲 撃	単 軽	双 軽	重 爆	輸 送	司 偵	軍 偵	直 偵	計
南方(3・5 飛行 集団、直轄)	22	3	7	9	14	挺進 4 輸送 7	7	3	2	78
支 那 (1 飛行団)	4	0	3	0	0	0	1	3	2 1/3	13 1/3
満 洲 (1 航空兵団)	14	0	12	0	8	0	2	0	1 2/3	37 2/3
内 地 (1 飛行集団)	10	0	3	0	0	0	2	0	0	15
計	50	3	25	9	22	11	12	6	6	144
教 育	南方	1	1		1	0	0	1	0	4
	内地	6	2		2	0	0	2	0	12
総 計	57	40		25		11	12	9	6	160

9 開戦時の航空部隊の編成¹⁾³⁾

(1) 支那派遣軍

○ 第 1 飛行団

飛行第 44 戦隊(偵察)、飛行第 54 戦隊(戦闘)、独立飛行第 10 中隊(戦闘)、独立飛行第 18 中隊(司偵)、独立飛行第 66 中隊(直偵)、第 29 独立飛行隊(独立飛行第 83 中隊(軍偵)、独立飛行第 87 中隊(軍偵))、第 8 直協飛行隊(直偵)、第 16・17 航空地区司令部、第 57 飛行場大隊、第 1・2・67・69・86 飛行場中隊

○ 第 23 軍 飛行第 45 戦隊(軽爆)

(2) 大本营直属(内地)

○ 東部軍

第 17 飛行団

飛行第 5 戦隊(戦闘)、飛行第 144 戦隊(戦闘)、独立飛行第 101 中隊(司偵)、第 14 航空通信隊

○ 中部軍 飛行第 13 戦隊(戦闘)

○ 西部軍 第 1 中隊/飛行第 4 戦隊(戦闘)

○ 台湾軍 飛行第 4 戦隊(一)(戦闘)

○ 第 1 飛行集団 飛行第 3 戦隊(司偵、軽爆)、教育部隊

(3) 関東軍

◎ 航空兵団

○ 第 2 飛行集団

・ 第 2 飛行団

飛行第 6 戦隊(軽爆)、飛行第 9 戦隊(戦闘)、飛行第 65 戦隊(軽爆)、第 2 航空地区司令部、第 26・30・37 飛行場大隊

・ 第 8 飛行団

飛行第 32 戦隊(軽爆)、飛行第 33 戦隊(戦闘)、飛行第 58 戦隊(重爆)、第 8 航空地区司令部、第 46・53 飛行場大隊

- ・ **第 28 独立飛行隊** 独立飛行第 63 中隊(司偵)、独立飛行第 81 中隊(司偵)
- ・ **第 39 飛行場大隊(司偵)、第 56 飛行場大隊(軍偵)**
- ・ **第 2 航空通信隊**
- ・ **第 1 航空情報隊(一)**
- **白城子教導飛行団**
飛行第 208 戦隊(軽爆)、白城子教導航空地区司令部、第 209 飛行場大隊
- **飛行第 7 戦隊(重爆)**
- **飛行第 70 戦隊(戦闘)**
- **第 206 独立飛行隊** 独立飛行第 54 中隊(司偵)等
- **第 7 直協飛行隊、第 8 直協飛行隊**
- **第 6 航空地区司令部、第 10 航空地区司令部**
- **第 38 飛行場大隊、第 71 飛行場大隊、第 76 飛行場大隊、第 207 飛行場大隊**
- **第 5 航空通信聯隊、第 6 航空通信聯隊、一部／第 1 航空通信聯隊**
- **第 2 航空情報隊、第 15 航空情報隊、第 3 航空情報隊(一)**
- **第 9 飛行団** 飛行第 61 戦隊(重爆)、第 9 航空地区司令部、第 20・47・51 飛行場大隊
- **第 13 飛行団**
飛行第 85・87 戦隊(戦闘)、第 13 航空地区司令部、第 86・88 飛行場大隊

(4) 南方軍

- **第 3 飛行集団**
 - ・ **第 3 飛行団**
飛行第 59 戦隊(戦闘・準)、飛行第 27 戦隊(襲撃)、飛行第 75 戦隊(双軽)、飛行第 90 戦隊(双軽)
 - ・ **第 7 飛行団**
飛行第 64 戦隊(戦闘・準)、飛行第 12 戦隊(97 重II型)、飛行第 60 戦隊(97 重II型)、飛行第 98 戦隊(97 重II型)
 - ・ **第 12 飛行団** 飛行第 1 戦隊(戦闘)、飛行第 11 戦隊(戦闘)
 - ・ **飛行第 81 戦隊(100 式司偵)**
 - ・ **第 15 独立飛行隊** 独立飛行第 50 中隊(100 式司偵)、独立飛行第 51 中隊(100 式司偵)
 - ・ **第 12 輸送飛行中隊**
 - ・ **第 1・7・12・15・18 航空地区司令部**
 - ・ **第 15・21・22・41・94 飛行場大隊(戦闘)、第 27・35・91・93 飛行場大隊(軽爆)、第 17・23・92・96 飛行場大隊(重爆)、第 36・82 飛行場大隊(司偵)**
 - ・ **第 5・33 飛行場中隊(戦闘)、第 6・12 飛行場中隊(軽爆)、第 7・9 飛行場中隊(重爆)、第 29 飛行場中隊(司偵)、第 3 飛行場中隊(軍偵)**
 - ・ **第 15 航空通信隊(一)、第 25 航空通信隊、一部／第 1 航空情報隊、第 16 航空情報隊、第 17 航測隊**
 - ・ **第 5・6・7・8 野戦飛行場設定隊**
- **第 5 飛行集団(マニラ攻略まで第 14 軍指揮下)**
 - ・ **第 4 飛行団**
飛行第 50 戦隊(戦闘)、飛行第 8 戦隊(司偵、双軽)、飛行第 16 戦隊(軽爆)、飛行第 14 戦隊(重爆)

- ・ **第 10 飛行団** (マニラ攻略まで第 3 飛行集団指揮下)
 - 独立飛行第 70 中隊(司偵)、飛行第 77 戦隊(戦闘)、飛行第 31 戦隊(軽爆)、飛行第 62 戦隊(重爆)
- ・ **独立飛行第 76 中隊**(司偵)
- ・ **第 10 独立飛行隊** 独立飛行第 52 中隊(軍偵)、独立飛行第 74 中隊(直偵)
- ・ **飛行第 24 戦隊**(戦闘)
- ・ **第 11 輸送飛行中隊**
- ・ **第 4 航空地区司令部、第 11 航空地区司令部**
- ・ **第 24・40 飛行場大隊**(戦闘)、**第 18・97 飛行場大隊**(軽爆)、**第 28 飛行場大隊**(重爆)、**第 48 飛行場大隊**(軍偵)
- ・ **第 32 飛行場中隊**(戦闘)、**第 13 飛行場中隊**(軍偵)
- ・ **第 1 航空通信聯隊**(一)
- ・ **一部／第 3 航空情報隊**
- ・ **第 4 野戦飛行場設定隊、第 9 野戦飛行場設定隊**
- **第 21 独立飛行隊**
 - 独立飛行第 84 中隊(戦闘)、独立飛行第 82 中隊(軽爆)、第 85・88 飛行場中隊
- **第 83 独立飛行隊**
 - 独立飛行第 71・73 中隊(軍偵)、独立飛行第 89 中隊(直偵)、第 84 飛行場大隊
- **独立飛行第 47 中隊**(戦闘・鐘軌)
- **第 1 野戦補充飛行隊**
- **挺進飛行隊**
- **第 7 輸送飛行隊** 本部、第 1 飛行隊、第 2 飛行隊
- **特設第 13 輸送飛行隊、特設第 15 輸送飛行隊**
- **第 1 航空路聯隊**(第 3・4 中隊欠)

10 米国から派遣された哀れな 3 隻の小船

昨年の 6 月 19 日にグランドヒル市ヶ谷で行われた、元防衛研究所主任研究官・永江太郎氏の講演における配布資料を引用させていただきます。次の資料は、米海軍作戦部長フサークが、アジア艦隊司令長官(フィリピン・マニラ)に打った電報で、海軍機密電報綴りの 1941 年(昭和 16 年)12 月 2 日分です。

大統領は、次の事項を能う限り速やかに出来得れば本電受信後二日以内に実行するよう指示された。『防備情報哨戒』に使用のため小型船舶三隻をチャーターせよ。米国艦艇たる資格付与の最低要件は、海軍士官による指揮および小型銃の搭載であり、機銃一挺で十分である。支那海西部およびシャム湾に於ける日本の動きを見張り無線報告するという目的を実行するために要する最少員数の海軍兵員の外はフィリピン人乗員を備入れて差しつかえない。一隻は海南島、順化(ユエ)間に、一隻はカムラン湾、セントジャックス岬間の印度支那沿岸に、もう一隻はカマウ岬沖に配置されるものとする。右三隻のうち一隻として「イサベル」を用いることは大統領により承認されるが他の海軍艦艇は使用してはならぬ。この大統領の計画を実行するために採った措置を報告せよ。同時に、現在どのような偵察手段が陸海軍双方によって採られているのか航空機、水上艦艇或は潜水艦によっているのかについて、また、これら手段の効果に関する貴職の見解を付して作戦部宛通報され度い。

これはまさに、1898年(明治31年)2月15日にハバナ湾で爆発・沈没した、米戦艦『メイン』と同じ役割を与えられたものではないでしょうか。このときは、8名の日本人コック・ボーイを含む260名が亡くなり、これをきっかけに米西戦争が始まりました。

11 南方作戦計画の確定¹⁾

(1) 陸海軍中央協定

昭和16年(1941年)の11月5日、大本営陸海軍部は、『南方作戦陸海軍中央協定』を策定しました。その『第1節作戦目的』と『第2節作戦方針』の最初の条項です。

第1節 作戦目的

第1款 南方作戦ノ目的ハ東亜ニ於ケル米国、英国及蘭国ノ主要ナル根拠ヲ覆滅シ南方ノ要域ヲ占領確保スルニ在リ

第2款 前款ニ依リ占領スヘキ範域ハ比律賓、瓦無島、香港、英領馬來、緬甸、「ビスマルク」諸島、爪哇、「スマトラ」「ボルネオ」「セレベス」「チモール」島等トス

第2節 作戦方針

第3款 南方作戦ノ方針ハ陸海軍緊密ナル協同ノ下ニ比律賓及英領馬來ニ対スル先制急襲ヲ以テ同時ニ作戦ヲ開始シ努メテ短期間ニ作戦目的ヲ完遂スルニアリ

お分かりかと思いますが、比律賓(フィリピン)、瓦無(グアム)島、馬來(マレー)、緬甸(ビルマ)、爪哇(ジャワ)など珍しい漢字が使用されています。

(2) 南方作戦陸海軍航空中央協定

昭和16年11月5日付で成立し、参謀総長が翌6日に指示した『南方作戦陸海軍航空中央協定』の『第1作戦方針』です。

第1 作戦方針

1 陸海軍航空部隊ハ協同シテ速ニ先ツ東亜ニ於ケル米国及英国航空兵力ヲ次テ蘭国航空兵力ヲ撃滅スルト共ニ上陸軍ノ作戦ニ協カス 海軍航空部隊ハ併セテ敵艦艇ヲ撃滅ス

おわり

次回は「開戦劈頭の快進撃」

< 参考文献 >

- 1) 「戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用(2)」(昭和49年11月 防衛庁防衛研修所戦史室)
- 2) 「幹部学校記事」(昭和40年10月 陸上自衛隊幹部学校)
- 3) 「陸軍航空の鎮魂」(昭和54年3月 航空碑奉賛会)